

¿ Frente aéreo ?

Por ANTONIO RUEDA URETA
Coronel de Aviación.

Bajo el título "Le front aérien", hemos leído un artículo firmado por el Teniente Coronel De Fouquières.

Sobre todo, nos ha interesado un concepto de "frente", tan terrestre como clásico, trasladado al espacio aéreo; y nos ha sugerido diversas consideraciones, unas coincidentes y otras no, con el autor.

Dice que la *Doctrina del Aire* se basa actualmente en la obtención de la supremacía aérea, y que dicho concepto y tal término reaparece tan continuamente que viene a ser como el "leit-motiv" en todas las discusiones y consideraciones del momento actual. Esto es absolutamente cierto, y nosotros nos atrevemos a decir algo más: diremos que, a veces, nos llega a parecer casi una obsesión. Pero, al mismo tiempo, creemos difícil librarse de tal obsesión o esclavitud porque, seguramente en una muy gran parte, es la consecuencia directa de la crisis que sufre la defensiva en todos los órdenes y terrenos y, especialmente, en el propio de la Aeronáutica.

A esta *crisis de la defensiva* alude también el autor en ciertos momentos, aunque muy ligera y superficialmente, y hace una referencia, también excesivamente rápida, a que ciertos adelantos en la electrónica y en los proyectiles cohetes, con aplicación anti-aérea, podrían introducir modificaciones en la manera de considerar esa necesidad imperiosa de contar con franca supremacía aérea.

Preferimos decir que si la *crisis de la defensiva* pudiera salir de su estado y llegase a producir una *crisis de la ofensiva*, la necesidad de la supremacía aérea dejaría de ser tal "leit-motiv".

Sin embargo, nosotros no vemos, por ahora, al menos, la inversión de la balanza, aunque creemos que los adelantos de la electrónica y de los proyectiles cohetes, aplicados a la defensiva, la equilibrarán bas-

tante y, como consecuencia de ello, la *imperiosa necesidad de la supremacía aérea ha de sufrir hasta cierto grado modificaciones sensibles*.

El autor presenta otra idea que también nos parece merecer detenida consideración. Expone que ciertas incomprendiones, cuando se trata de fijar el empleo de la Aviación en el conjunto de la defensa organizada de Europa ("*dans le cadre interallié*", son las palabras del autor), son tanto más difíciles de salvar, cuanto que no son diferencias debidas a distintos *modos de ver*, sino a distintos *modos de sentir*; es decir, que no son solamente del dominio de la lógica, sino del sentimiento. Y según él, ello obedece a viejos reflejos, porque los anglosajones permanecen fieles al concepto del *bloqueo*, cosa que los continentales nunca llegaron a comprender del todo, ni mucho menos a enamorarse de él; por el contrario, siempre estuvieron habituados al cuerpo a cuerpo, enamorados de la bayoneta y fieles al objeto final de toda guerra, fijado por Clausewitz: "*la destrucción de las fuerzas armadas enemigas*".

El autor aboga por un término medio entre las concepciones del *aviador anglosajón* y las del *infante continental*; un término medio entre los siguientes dos extremos:

a) Aquella franca supremacía aérea que permitiría el bloqueo de todo el ámbito enemigo, y toda clase de *represalias*.

b) El sostenimiento de un *frente aéreo*, cuyas fluctuaciones deberían ser estrechamente coordinadas con las acciones terrestres, impuestas por imperiosas necesidades de la Superficie.

Claro que la doctrina de guerra parece así puesta ante un dilema de elección. Pero varias consideraciones aclararán y suavizarán tal dilema.

En primer lugar, es natural que los anglosajones (que debieron su imperio al do-

minio del mar) hayan hecho un traslado de tales conceptos al espacio aéreo y sean unos enamorados del principio de la supremacía. Sin embargo, Dohuet no era anglosajón, y nadie más enamorado que él de aquel principio, ni que haya llevado más allá sus conceptos de Doctrina Aérea; tanto que, por anticipados y por extremados, fueron muy combatidos y hasta tachados de fantasías.

Por lo demás, es cierto nuestro enamoramiento europeo de la bayoneta; y en Corea se le ha enseñado a los americanos por heroicas tropas de nuestro Continente la imprescindible necesidad de volver a ella, manejada por un buen infante, en determinados tipos de guerra, o en determinadas fases de la situación de un frente terrestre. Y los americanos no han negado tal evidencia, ni han sido reacios a aprender la lección y a incrementar su importancia en la instrucción del infante.

Creemos que ese diferente *modo de sentir* no es exclusivo de los anglosajones frente a los europeos continentales, sino que es universal entre aviadores y no aviadores. Aquí también es difícil llegar a la unificación de conceptos y estilos; y nos consideramos autorizados a decir que tampoco es esta una cuestión de lógica, sino de sentimiento; cuestión de enamoramiento de cada cual por su propia Arma, y por la supervivencia, importancia y preponderancia de aquello que quiere y a lo cual se encuentra íntimamente ligado en todas las formas.

Por esto, el problema de la inteligencia mutua en cada ámbito nacional tiene que ser resuelto en el terreno del amor a la patria, que es un amor común de un orden superior; y en el del mutuo compañerismo y la general modestia y sencillez, que favoreciendo la comprensión ayudará a ceder a todos en aquello en que a cada uno le toque ceder.

El autor del artículo que comentamos da a entender—y nos parece muy razonable su observación—que el término *supremacía aérea* lleva en sí mismo el germen de una incomprensión y de una intolerancia, y crea por ello una reacción en todos aquellos que no son aviadores.

Algo parecido a esto lo hemos nosotros sugerido en otra ocasión. Dijimos que *supremacía aérea* era entendido por cualquier aviador

como un predominio sobre la aviación enemiga, pero no en un sentido de predominio o superclase militar sobre los otros ejércitos hermanos de Tierra y Mar dentro del propio ámbito nacional. Desgraciadamente, de esta última manera es como suele entenderse, a menudo y en muchos países, por aquellos que pertenecen a los Ejércitos de superficie; y considerado así, a nadie puede extrañarle que se provoque automática y, a veces, violentamente una reacción defensiva. Lo hemos visto en varios países; en Norteamérica más violenta y extremista que en ningún otro país. En España, aunque no ausente del todo, se manifiesta más suave, velado por un gran compañerismo que ha sabido sobreponerse a cualquiera otro sentimiento, y ¿por qué no decirlo?, debido también a que no existe, por ahora, la posibilidad de que aparezca una aviación estratégica, que es el *caballo de batalla* y la *manzana de la discordia*. En España se sabe que una Caza de defensa y una aviación táctica (para acciones combinadas) son *el techo* de nuestras naturales y justas aspiraciones; y ese es también el deseo del Ejército de Tierra. Las diferencias que subsisten suelen radicar, como siempre, en cuestiones de dependencia directa (el cañoncito propio para hacer la guerra por su cuenta).

Creemos, pues, que en el término supremacía aérea hay (como decía Shakespeare de Dinamarca) "*algo que huele a podrido*"; algo que siembra desconfianzas y susceptibilidades.

El término es realmente poco preciso, "porque es imposible de cifrar o señalar el grado de superioridad aérea para cada caso en las necesidades de la Superficie." "No guarda relación de continuidad ni parentesco con la terminología militar clásica", y es demasiado revulsivo contra los conceptos ya digeridos y asimilados por aquella misma mentalidad militar del suelo y del mar. Claro que en esto son ellas las que tienen que comprender, digerir y asimilar lo nuevo. Pero, por lo mismo, que ha de costarles trabajo, no parece lo más indicado presentárselo con una denominación antipática por equívoca, y en la forma más indigesta. Si de aquella denominación (supremacía aérea) pueden derivarse susceptibilidades, malentendidos, equívocos, dificultades y reacciones ¿por qué no enviar

al diablo el vocablo y buscar otra definición del concepto más familiar en la terminología militar clásica?

El autor propone para sustituirlo el concepto y la denominación de *frente aéreo*, a fin de lograr una estrategia internacional (continental) para todo aquello que signifique un terreno común al Aire y a la Tierra, es decir, a las acciones combinadas aeroterrestres.

El término supremacía aérea fué ya empleado antes de la última gran guerra; pero no ha sido generalizado sino después del pasado conflicto, y tiene unas reminiscencias más marítimas que terrestres. Los marinos la comprenden bien por tal motivo, sobre todo los de naciones ricas con marina poderosa, que ven más difícil el que puedan llegar a perder su aviación embarcada en naciones que pueden mantener dos aviaciones. No así los de Tierra, para los cuales el término "supremacía" resulta exótico, el concepto del "bloqueo" se reduce al aislamiento del campo de batalla terrestre" (que es, precisamente, en lo que más ha fallado la Aviación en Corea), y, sobre todo, porque la Aviación se hace independiente de su mando directo. Los Ejércitos de Tierra se fijan hoy día, muy especialmente, en la organización y funcionamiento de las operaciones combinadas de la Infantería de Marina americana, apoyada por la Aviación de la Marina. Les parece una aviación propia de la Infantería de Marina; pero sufren un espejismo. Podrían ver y comprender que en el espacio marítimo ocurre lo mismo que en el ámbito terrestre. Los portaviones son en el mar, lo que los aeródromos en Tierra, para aquella Infantería de la Marina cuando desembarca y opera en tierra firme; pues ella no maneja ni dirige aquella aviación, sino el Comandante de Aeronáutica que está a las órdenes del Almirante de la Escuadra; es decir, una aviación que está bajo el Mando de la Armada y que apoya a su infantería en tierra.

Eso mismo ocurre en cuanto a la Infantería del Ejército de Tierra, que no se le entrega la Aviación a sus Mandos, sino que le apoya por medio del Comandante de Aeronáutica a las órdenes del Alto Mando. En cierta forma, los aviadores somos los *marinos del mar aéreo*, y hasta podría decirse que somos los marinos de Tierra, si se piensa que nues-

tros aeródromos no están flotando en el *mar aéreo*, sino en tierra firme. Por esto es que, cuando la Marina opera dentro del alcance eficaz de la aviación no embarcada, se prefiere emplear ésta y reservar la embarcada para la defensa local de la Escuadra, en un momento dado, con su propia caza.

A su vez, hemos visto en Corea saltar la aviación embarcada a aeródromos terrestres, y, por diversas causas, preferir operar desde tierra mejor que desde sus propios portaviones. Pero en Corea es necesario no olvidar que no hubo durante mucho tiempo aviación enemiga ponderable; y que si la acción aérea enemiga aumentase, emplease con profusión reactores y llegase a utilizar gran bombardeo y aviones torpederos, muchas cosas iban a ser, y habría que verlas de muy distinta manera de como han podido venir apareciendo y se han querido entender.

Pretende el Teniente Coronel De Fouquières que la noción de la supremacía aérea adquiere todo su completo y perfecto sentido cuando se trata de elaborar planes estratégicos; pero que se pierde, se diluye y se confunde, cuando se trata de "acciones tácticas, en acciones combinadas de aire-tierra, especialmente en zonas donde la presencia de grandes concentraciones de tropas terrestres implica, naturalmente, gran acumulación de artillería antiaérea, e incluso en determinados momentos la asignación de cierta defensa por caza de combate local, la cual debe luchar con la parte del ataque aéreo enemigo que haya logrado filtrarse a través de la caza de interceptación lejana.

Es en este caso cuando el autor cree que tiene todo su significado el concepto de frente aéreo y que cobra toda su importancia y preferencia la sustitución de este concepto y denominación, mejor que el de la supremacía aérea. La semejanza del nombre y del concepto con el de frente terrestre permitiría una concepción más precisa y más comprensible, por familiar y accesible para el combatiente de Tierra. Puede que tenga razón si se toma en cuenta que el autor nos ofrece, al mismo tiempo, un concepto y una definición general de *frente* muy concreta y acertada.

Su concepto (para Tierra) no es naturalmente una *línea de frente*, sino una *zona*,

dentro de la cual hay una continua ondulación del *frente* propiamente dicho; modulada por el hecho concreto de a partir de qué lugar las pérdidas o bajas son demasiado elevadas para poder ser aceptadas como hecho habitual. Según, pues, diversas circunstancias del enemigo y propias, en unos puntos la *línea de frente* avanzaría y en otros retrocedería, en un equilibrio de pérdidas tolerables; pero siempre ese oleaje u ondulación se estaría verificando dentro de la zona terrestre de contacto, que es una superficie sensiblemente horizontal.

De modo análogo define y concibe lo que llama *frente aéreo*. Es decir, una superficie ondulante (constituída por el límite de pérdidas aéreas admisibles), dentro del volumen que realmente constituye todo el ámbito en que puede entablarse "la lucha táctica aérea". Claro es que, cuando se disfrute de la supremacía aérea total, no habrá *frente aéreo táctico*; como tampoco lo habrá donde se disfrute de supremacía aérea local. Pero, si por exigencias forzosas de superficie (propias o impuestas por el enemigo) hubiera necesariamente que operar por tierra sin contar con supremacía aérea total ni local, no podría hacerse sin todo el "apoyo aéreo" necesario, y entonces la lucha o batalla aérea táctica se impondría en el espacio aéreo de aquel *frente terrestre*; y el concepto de *frente aéreo* aparecería en seguida más apropiado, lógico, concreto y accesible para todos los combatientes del aire y los de tierra que no un concepto de supremacía aérea parcial, que sería vago e indeterminado para todos, y para los de Tierra, incomprensible:

Así, pues, y por semejanza a Tierra, sería zona aérea de contacto todo el volumen comprendido entre la superficie vertical que limita por pérdidas inaceptables la acción aérea enemiga, y la superficie vertical que limita por pérdidas inaceptables la acción aérea propia. Dentro de ese volumen, podría considerarse que ondulaba o flameaba una superficie sensiblemente vertical muy variable, que sería el *frente aéreo* propiamente dicho.

Claro que los límites de todas estas *zonas* y *frentes terrestres* de contacto y combate, como asimismo los volúmenes y superficies de esos mismos conceptos para el *frente aéreo*, varían con cada tipo del material aéreo

y antiaéreo, son diferentes de día y de noche, y, por lo general, algo discontinuos en tierra y muy discontinuos en el aire; pero siempre estarían comprendidos entre ciertos límites, y de un modo u otro estarían concretados por las pérdidas o bajas normalmente aceptables. El mismo hecho de poderse aceptar en un momento dado mayor número de bajas y pérdidas de material y personal aéreo, en virtud del interés de una acción forzosa terrestre, llevaría más lejos el *frente aéreo*; y ahí radicaría precisamente la mayor seguridad lograda para la Superficie durante ese tiempo.

¿Acaso estos conceptos tan terrestres serían difícilmente asimilables y aceptables por los aviadores? En todo caso servirán, al menos, para hacernos comprender la dificultad y resistencia de los de Superficie para aceptar el concepto de la supremacía aérea.

El autor llama en favor de su tesis del *frente aéreo* los traslados que sufrió el espacio en donde se libraron los combates aéreos en la segunda gran guerra: al principio en territorio inglés (Londres-Bristol-Coventry); en septiembre del 41, las pérdidas alemanas insostenibles llevaron el *frente aéreo* durante el día a Francia, aunque de noche continuó sobre Inglaterra; a partir de junio del 42, fué llevado durante el día hasta el límite del radio de acción de la caza inglesa; en marzo del 42, los alemanes habían vuelto a dominar por muy pocos días el Estrecho, con mal tiempo atmosférico, para salvar a sus navíos Scharnhorst, Gneisenau y Prinz Eugen; en agosto del 42, al entrar en la lucha los americanos, el frente se hizo confuso al dislocarse a altas cotas, y ser muy oscilante a las bajas y medias.

Este último caso que el autor presenta nos parece que va contra sus propios razonamientos, ya que precisamente desaparece el concepto de *frente aéreo*; pero hay que aceptar que fué aquel un momento de confusiónismo aéreo por la diversidad de tipos de aviones que se utilizaban, unos que sobrevivían y otros tipos nuevos, poco conocidos aún en sus totales posibilidades como asimismo por empleo casi experimental de los "métodos radar", y por la diversidad de alcances o radios de acción de la Caza. También debe tomarse en cuenta la convivencia de dos Doctrinas aéreas diferentes, la ame-

rica y la inglesa, modificándose a su vez bajo la acción de la doctrina y del material alemanes.

En el frente oriental los rusos mantuvieron con su aviación táctica un *frente aéreo*, adelantado al frente terrestre a las medias y bajas altitudes; mientras que los alemanes operaban casi impunemente a las altas cotas.

Con estos ejemplos, consigue el Teniente Coronel De Fouquières aclarar bien la discontinuidad y la oscilación que podría tener su concepto del *frente aéreo*.

También dice que podía definir el *frente aéreo* apoyándose en la definición de supremacía aérea. Lo define así: "es la zona donde la supremacía aérea cambia de mano". Esto, para nosotros, los aviadores, resulta muy claro y concreto.

En el terreno táctico, especialmente, lo define como "la superficie en la cual se equilibran dos potenciales aéreos tácticos" (siendo el material aéreo empleado el elemento principal de estos potenciales, como asimismo los sistemas de detección, transmisiones e infraestructura).

El autor logra, pues, materializar en una forma de localización geográfica la noción del grado de supremacía de cada combatiente aéreo, pasando en seguida desde ahí a su concepto de *frente aéreo*, como antes ha quedado expuesto. Y claro que en seguida deduce de ello el grado de ayuda que podría dar el Aire a Tierra en una acción combinada. El autor pretende sentar la premisa de que los frentes aéreo y terrestre tienden a superponerse o coincidir. Nosotros esto no lo vemos así; nos parece, por el contrario, que no habrá *frente aéreo* táctico mientras se libra la batalla aérea inicial, la cual siempre es, a la vez, táctica y estratégica, sin poderse separar ambos conceptos. Y que siempre que haya que hacer alguna *operación combinada aire-tierra*, sin gozar de la supremacía aérea total, el *frente aéreo*, aunque sólo sea por un tiempo dado, deberá estar bastante avanzado respecto al *frente terrestre*. Esto implica una defensa indirecta lejana por medio de caza de interceptación y una supremacía aérea local por un tiempo dado.

Llegamos a la conclusión de que son *los mismos perros con distintos collares*. Si to-

dos estamos conformes en que se trata nada más de cambiar denominaciones poco simpáticas, poco acertadas, y que, por difíciles de asimilar, dan lugar a equívocos y a reacciones, no tendríamos nada que aducir. "París, bien vale una misa".

Pero si tras el nombre y el concepto de *frente aéreo* se pretende su existencia perenne, tanto en caso de operaciones combinadas, como en el de frentes terrestres estabilizados, y si, más aún, se va a llegar a la conclusión de *una coincidencia del frente aéreo con el terrestre*, entonces llegaríamos a lo de siempre, al avión propio colocado como "ángel de la guarda" y "amigo fuerte" sobre la cabeza de cada combatiente terrestre. A esto, ya contestó alguien con gran acierto que la doctrina o lema del combatiente de tierra debería ser, en las situaciones de frentes estabilizados "avión propio que veo, no me defiende"; pues en estos casos, la defensa útil es la hecha a distancia por la caza de interceptación, y la indirecta, y a cierto tiempo en sus efectos, que hace la aviación estratégica, secando las fuentes del poder aéreo y terrestre enemigos.

Otra cosa sería cuando se trata de operaciones combinadas aire-tierra, que no pueden hacerse sin gran apoyo aéreo, a menos que se haya logrado una enorme supremacía. Si lo prefieren los de Tierra, podemos decir que no podrían efectuarse sin apoyo aéreo y sin llevar el *frente aéreo* más allá del *frente terrestre*, para que las bajas que cueste la operación y el esfuerzo que exija a las tropas propias sea el menor posible; hostilizando, en cambio, y castigando al máximo las tropas enemigas que se le oponen.

Nos ha parecido este concepto de *frente aéreo* tan interesante como peligroso, caso de contener *contrabando*, y por eso nos hemos detenido a exponerlo y comentarlo.

Para terminar, repitamos que coincidimos con el autor en lo de suponer que los adelantos técnicos en electrónica y proyectiles cohetes pudieran beneficiar más a la defensiva que a la ofensiva, y equilibrando la balanza contribuir, por acumulación de medios antiaéreos, a fijar y concretar un *frente aéreo*, más allá del cual las pérdidas serían tan costosas que no podrían resistirse ni aceptarse.

Ahí radica el interés que nos ha merecido.